Jaro 21-a NOVEMBRO 1969 N-ro 5

LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I.F.E.F.

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio



Fotokliŝo: Norvegaj Ŝtataj Fervojoj.

La plej nova elektra lokomotivo de la Italaj Ŝtataj Fervojoj — FS, tipo E 444. Ĝia plej alta rapideco estas 180 km. po hore, kaj ĝi estas en uzo en eksprestrajnoj. La distancon Roma-Napoli ĝi veturas dum 1,5 horo.



F. I. S. A. I. C.
Dopolavoro Ferroviario

I. F. E. F. — I. F. E. A.
Internacia Fervojista Esperanto - Federacio

22-a Internacia Fervojista Esperanto-kongreso

RIMINI (Italio) de la 16-a ĝis la 22-a de majo 1970.
La provizora kongresprogramo staris en n.ro 4

LA LOKA KONGRESA KOMITATO DE LA 22-a I.F.E.F-KONGRESO.
Konstanta Adreso: Via Donato Creti, 61 = I-40128 BOLOGNA (Italio).

Lastaj tagoj antaŭ la Kongreso: ĉe «DOPOLAVORO FERROVIARIO». Viale Regina Margherita, 109 = I-47037 RIMINI (Italio).

FS- Ferrovie dello stato, la Italaj Ŝtatfervojoj

Iom pri la fervojoj en la venontjara kongreslando.

De la presorgano de Norvegaj Ŝtataj Fervojoj «Vårt Yrke». Norveglingve verkita de Tor Wisting, al Esperanto de Per Johan Krogstie.

Fotokliŝoj:
Norvegaj Ŝtataj Fervojoj.



La italia fervojreto kiel ĝi estis 31. 12. 1965.

Komence de la antaŭa jarcento, Italio ankoraŭ ne estis unu ŝtato. La lando estis partigita en aro da ŝtatetoj, kie la princoj en la opaj landoj, ĉiuj atente gardis sian propran kaj sian landan suverenecon.

La popolo ne ludis grandan rolon en la politiko, kaj por senti sian potencpozicion sekura, tiuj princoj kutimis serĉi aliancon kun aliaj ŝtatoj, unuavice kun Aŭstrio kaj Francio.

Kunlabori kun aliaj Italaj Ŝtatoj ili ne emis, ĉar tia kunagado facile povis malfortigi la propran pozicion.

Tiu manko al volo pri kunlaborado klare respegulas sin el la plej frua fervojhistorio de Italio.

La unua fervojo inaŭguriĝis tiom frue kiel la 3an de oktobro 1839 en la ŝtato Ambaŭ Sicilioj.

Estis Lia Moŝto Reĝo Ferdinand 2. kiu konstruis privatfervojon de Napoli al sia somerresidejo Portici, 8 km ekster la urbo.

Eĉ ke reĝoj en la ceteraj ŝtatoj montris intereson por lia iniciato, la rezulto ne fariĝis pli ol 100 km. da fervojo je la mezo de la 1850-jaroj.

Tiam la unuiga kolektiĝo de Italio al unu ŝtato komenciĝis, kaj meze de la 1860-jaroj la Apenina duoninsulo fine estis unueca suverena ŝtato.

La evoluo de la fervojkonstruado okazis paralele kun la politika evoluo, kaj en la 1870-jaroj, la plej grava tasko estis krei sisteman tutlandan fervojreton.

La topografio de Italio ne faciligis tiun taskon.

Laŭlonge de la lando estas la Apeninmontaro kiu partigas la landon en orienta kaj okcidenta parto, kaj en la nordo la Alpoj formas barieron al la cetera Eŭropo.

Sed en la novkreita ŝtato oni sentis entuziasmon naciecan, kaj ĝin ne baris malfacilaj topografiaj rilatoj.

Baldaŭ konstruiĝis la unuaj Trans-Alpfervojoj, cetere la linioj oriente-okcidente, kaj ankaŭ la unuaj signifoplenaj centraj stacioj.

DE PRIVATAJ FERVOJOJ AL ŜTATFERVOJSISTEMO

La unuaj italaj fervojoj estis privataj, sed poste ke la lando en la 1870-jaroj fariĝis unueca, ili fariĝis ŝtataj.

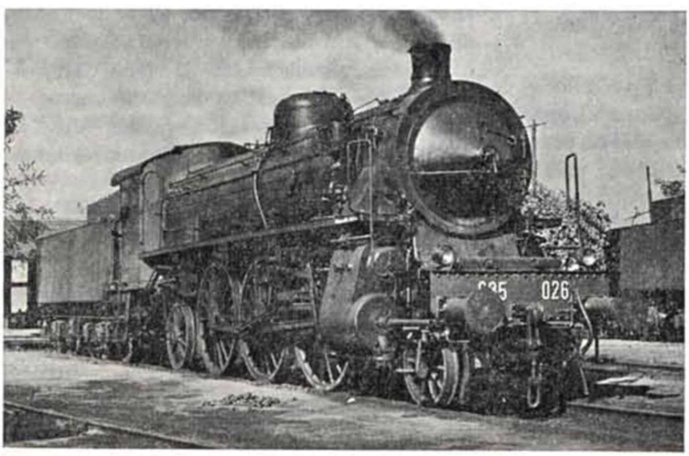
En 1885 ili intertempe redoniĝis al privataj kompanioj, por denove en 1905—1907 esti transprenitaj de la ŝtato, nur kelkaj lokliniaj fervojoj daŭre restis privataj.

Post la naciigado en 1905 plenumiĝis unueca fervojsistemo en Italio, dum la periodo ĝis 1914, oni penadis krei komunan tutlandan fervojstandardon.

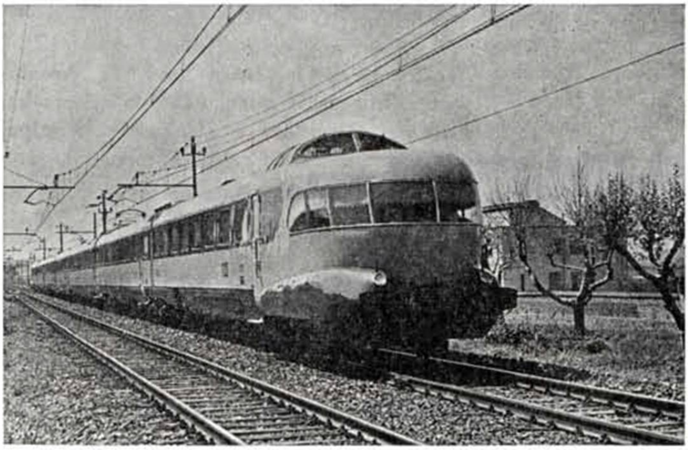
Tiun laboron multe bremsis la unua mondmilito, sed post ĝi oni ellaboris aron da planoj de granda signifo por la fervojtrafiko. Precipe menciindaj estas konstruado de rektaj linioj por trajnoj kun alta mezrapideco, inter alie laŭ la linio Roma-Napoli kaj Bologna-Firenze, kie la 19 km. longa Apenintunelo en 1934 malfermiĝis por trafiko.

Daŭre menciinde estas konstruado de novaj stacioj, ekzemple en Milano C en 1931, kaj la grandskala elektrizado.

Pro manko da propraj karboprovizoj oni frue interesiĝis pri elektra fervoj-



FS vaporlokomotivo tipo 685 reprezentas nun elmortanta generacio.



«Settebello» — unu el la plej luksaj kaj rapidaj trajnoj de Italio.

trafiko en Italio, kaj jam en 1901 oni ektrafikigis la unuan elektrizitan fervojon.

Dum la intermondmilita epoko, la elektra trakcio multe evoluiĝis, kaj je la komenco de la 2a mondmilito en 1939, Italio estis inter la pionirlandoj koncerne elektra fervojtrafiko.

La modernigado ankaŭ alimaniere donis rezultojn.

En 1938 la fervojo havis transport-monopolon, ĉar pli ol 70 % de la vartrafiko kaj ĉirkaŭ 60 % de la persontrafiko okazis sur reloj. La kialo estas ke tiam aliaj komunikiloj malmulte evoluiĝis, kaj ke ankoraŭ la ŝosereto mankis kapaciton.

Dum la militagado en Italio de 1943, la fervojreto multe detruiĝis, kaj je la militfino en 1945 ĉa. 60 % de fiksa relvojaro kaj veturilaro estis totale difektita.

Nature tio kio ne rekte difektiĝis pro militagado, forte reduktiĝis ĉar mankis ebleco al ordinara prizorgado, kaj unu el la plej gravaj italaj postmilitaj problemoj, estis renovigi kaj rekonstrui la fervojsistemon.

La transportbezono interteme superis la kapaciton de la fervojaro, kaj en la sama grado kreskis la privata laŭŝosea transporto.

Post la milito la ŝosearo grandskale evoluiĝis en formo de konstruado de kontinua sistemo de aŭtovojoj, sekve la konkurenco de la aŭtotrafiko estas forte rimarkebla konkuranto por la fervojo.

LA SITUACIO EN LA 1960-JAROJ

Ankaŭ en itala trafikpolitiko oni sekvis la kutiman linion dum periodo en la 1950-jaroj — oni nome lasis la transportsistemo tute libere evoluiĝi, sen influado, regado aŭ kontrolo de ekstere, de politikaj instancoj.

Unu el la ĉefaj celoj en la evoluo de la Italaj Ŝtataj Fervojoj estas: Realigado de reala transportpolitiko, kiu kontribuas al progreso de racia kaj ekonomia distribuado de la labortaskoj en la transportsektoro.

Tiu celo estas malfacile plenumebla, tamen tute ne malebla, kaj en Italio same kiel en aro da aliaj eŭropaj landoj, oni serioze prilaboras la demandon; ŝose-kontraŭ fervojtransporto.

Flanke de la fervojo oni strebas al daŭra efektivigado de la sur-rela transportsistemo.

Post 1962 90 % de la itala fervojtransporto okazis laŭ elektrizitaj fervojoj, kaj modernigado de relvojaro kaj veturilaro rezultigis kreskadon de veturrapidecoj.

Modernajn varvagonarojn oni veturas en rapidecoj ĝis 120 km. po hore, kaj oni planas veturi persontrajnojn 200 km. po hore.

En 1965 la veturrapideco cetere atingis pli ol 100 km. po hore laŭ la linioj Milano-Venezia, Roma-Napoli kaj Roma-Milano.

Estas elektra motor-vagonaro, kun siaj 240 km. po hore kiu enhavas la rapidec-rekordon, laŭ la linio Roma-Formia.

La nova elektra lokomotivo, tipo E 444 estas konstruita kiel trakciilo por eksprestrajnoj, kun rapideco de 180 km. po hore.

En 1967 estis ĉe FS 893 vaporaj, 495 dizelaj, kaj 1816 elektraj lokomotivoj, krom 23 elektraj artikitaj motortrajnoj, kaj pli ol 1700 ĉiuspecaj motorvagonoj.

La fervojreto konsistis el 16219 km. de kiu 9713 km. estas elektrizita kaj uzas kontinuan

kurenton. La relvojaro renoviĝas, kaj oni enmetas senbreĉe kunvelditajn relojn je pezo 60 kg. laŭ la ĉeflinioj.

La plej gravaj linioj kie ankoraŭ ne estas dutraka trafiko, estas sub rekonstruado.

Unuavice tio koncernas la linioj Genova-La Spezia, kaj Genova-Ventimiglia.

Same oni laŭ la ĉeflinioj konstruas tutaŭtomatajn blokinstalaĵojn. Tio temas pri entute 2500 km., aŭ ĉa. 16 % de la fervojreto, dum oni daŭre en 40 % de la fervojreto transiras al duonaŭtomata blokinstalaĵo. Fine estas menciinde ke oni konstruas allogajn kaj praktikajn stacidomojn, kiel Roma Termini de 1950 kaj Napoli de 1966.

La farita transportlaboro kreskis kun 7 % kiam temas pri tunoj/km. kaj kun 2 % koncerne pasaĝeroj/km. de 1966 al 1967.

ADMINISTRAJ INFORMOJ

60 JARA TRADICIO

Ĉiam nia federacio havis diversspecajn zorgojn. Unu el ili kaj ne la plej malgrava estis, kiamaniere prezenti al la membraro kaj necesajn sciigojn kaj fakajn legaĵojn. La plej konvena rimedo ĉi-rilate estas internacia revueto, kiun ni nuntempe ĉiun duan monaton ricevas, kvazaŭ tio estus la plej memkomprenebla afero de la mondo. Tamen ne ĉiam estis tiel kaj minimume dum la duona ekzistotempo de IFEF la membroj devis rezigni vole-nevole je propra organo, ĉefe kaŭzita de la du grandaj militoj. Sed ni ne forgesu, ke ĉiam troviĝis sindonaj kolegoj, kiuj oferis multe da tempo kaj nervojn, por havigi al la membraro internacian komunikilon. Tiamaniere jam baldaŭ post fondo de la Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj (1909) la tiamaj gvidantoj kreis internacian organon, al kiu ili donis la nomon «FERVOJA ESPERANTISTO». Hazarde venis en niajn manojn numero de tiu revuo el la jaro 1913 kaj volonte ni kopias ĝian titolpaĝon por nia hodiaŭa legantaro. La tiamaj kolegoj trafe esprimis la sencon de la fervojista Esperanto-movado en tiu titolo. Diversajn nomojn intertempe havis nia internacia organo. Ĉu ne estus rekomendinde, eluzi la okazon de la 60-jara ekzistado de IFEF, daŭrigi la tradicion, kiu komenciĝis en la fondojaroj? Ĉu ni ne transprenu la nomon, kiun nia federacio prave donis al sia komunikilo antaŭ jardekoj, kaj denove prezentu al nia membraro kaj al la cetera Esperanto-movado internacian IFEF-organon kun la nomo «Fervoja Esperantisto»? Al kelkaj eble ŝajnas bagatelo, tamen apud objektivaj kaj logikaj kaŭzoj ni ĝuste ĉi-kaze priatentu la tradicion.

Prezidanto.

JAPANIO

En la kadro de nacia Esperanto-kongreso en Japanio la unuan fojon post la milito okazis la 27-an de julio fervojista fakkunveno. Nia kolego Kusuda el Amagasaki kuraĝe kaptis la okazon kaj iniciate organizis kun kelkaj kolegoj helpe de internacia materialo fakan ekspozicion. Ni alte taksas liajn penojn kaj deziras al li multe da sukceso arigi japanajn kolegojn. Por la salutkarto ni kore dankas.

*

Okaze de la 60-jara datreveno de IFEF-fondiĝo la sveda landa asocio sendis gratulleteron kun bondeziroj, ligitaj kun la espero je daŭriga bona evoluo kaj kunlaboro en nia movado. Estonaj esperantistoj el Tallinn (USSR) ankaŭ sendis gratulleteron kun simpatiesprimoj. La IFEF-estraro kore dankas.

*

La Ordena Kolegio de Norvega Esperantista Ligo honoris nian redaktoron, s.ro Per Johan Krogstie, per la ordeno «Pro Merito» kiel 2-a Kavaliro. Ni gratulas al S.ro Krogstie kaj ĝojas kun li.

Niaj longjaraj fidelaj membroj S.ino Lucienne Durand kaj s.ro André Blondeaux edziĝis la 6-an de septembro 1969 en Loctudy (Francio). Ni kore gratulas al la simpatia paro, dezirante al ili multa da feliĉo kaj longan komunan vivon.

IFEF-estraro.

*

VIGLAJ PREPAROJ EN ĈEĤOSLOVAKIO

Kiam antaŭ nelonge la estraranoj interkonsentis viziti diversajn landajn asociojn, mi tuj decidis elekti Ĉeĥoslovakion. En septembro kolegoj en Plzen, Praha, Ĉeska Trebova, Brno kaj Bratislava afable akceptis min. La fakto de 60-jara ekzistado de IFEF estis konvena okazo por prelego. Mi kondukis la aŭskultantojn per diapozitivoj tra 15 IFEF-kongresoj. Kun granda intereso ili sekvis de Zürich al Helsinki, de Budapest al Stoke-on-Trent, de Barcelona al Hamar, al ĉiuj lokoj, en kiuj haltis la IFEF-trajno. Kompreneble mia vizito havis ankoraŭ alian kaŭzon. En la jaro 1972 niaj kolegoj en Ĉeĥoslovakio atendos la IFEF-trajnon. Kaj al ĉi tiu fakto mi direktis mian atendon. Mi konvinkiĝis, ke la antaŭkondiĉoj plenumiĝas. La oficialaj instancoj ne nur estas pretaj akcepti la IFEF-membrojn, ili promesis helpon kaj subtenon laŭ siaj eblecoj. La LKK-anoj konscias pri siaj taskoj kaj ili ĉion faros por ebligi kaj agrabligi la restadon en sia ĉefurbo. Kuraĝe kaj esperige ili pripensas, kion ili povis oferti al siaj gekolegoj kaj kiamaniere venki neeviteblajn obstaklojn.

La gastamo de la ĉeĥoslovakaj kolegoj en ĉiuj lokoj, kie mi restis, estis kortuŝa. Ankaŭ per ĉi tiuj linioj mi esprimas mian sinceran kaj koran dankon pro la pli ol afabla akcepto. La entuziasmo de niaj amikoj por nia afero estas tiom evidenta, ke oni ne bezonas dubi pri estonta prospero de la ĉeĥoslovaka landa asocio de IFEF.

Sekretariino.

*

ĈE NIA PLEJ NOVA LANDA ASOCIO

Kun ĝojo mi faris la longan vojaĝon al Rumanio, por mem povi viziti niajn plej novajn IFEF-anojn kaj studi ties lokajn cirkonstancojn. Post tre amika akcepto en la moderna stacidomo de Brasov, en kiu urbo estas la sidejo de la rumana fervojista rondo, mi travivis tagojn kun plej agrablaj aranĝoj. Tamen ne estu la celo de ĉi tiuj linioj, priskribi lokojn kaj montojn. Estas pli grave konstati, ke sub la tre celkonscia gvidado de kolego Joan Sirbu la juna rondo en septembro ĝuste atingis la unuan revenon de sia naskiĝtago. Kvankam tio kutime ne estas tiom grava por esti menciinda, la situacio en ĉi tiu kazo estas iom pli alia, kaj mi deziras eluzi la okazon, por kore gratuli al niaj rumanaj kolegoj pro tiu eta jubileo. Krome estis por mi aparta ĝojo, festi kun ili en malgranda kunveno la 60an naskiĝtagon de IFEF, prezentante diapozitivoj el diversaj IFEF-kongresoj. La rondo de niaj rumanaj amikoj konsistas laŭ propra aserto je 90 % el lokomotivestroj. La avantaĝojn de tia stato mi mem povis sperti, ĉar en ĉiu loĝejo ili havas telefonon. Ili do rapide povas esti vokataj al la deĵorejo, por ili tamen ne agrabla. Sed tiel ankaŭ estis eble sen tempoperdo interkonsenti pri programŝanĝoj. Kaj mi krome povis ĝui veturadon en la gvidejo de dizela lokomotivo tra pli ol cent kilometroj denove spertante, ke la principaj agoj de la fervojistoj en ĉiuj landoj estas similaj, kvankam detaloj distingiĝas. Por mi kiel germano precipe interese estis vidi kelkajn el la malnovaj «preĝej-kasteloj». Ilin konstruis saksaj kamparanoj, kiuj antaŭ 8 jarcentoj tamen ne venis el Saksio, sed el Luksemburgo kaj Flandrio kaj ankoraŭ hodiaŭ parolas bonege kompreneblan germanan lingvon. En tiuj vilaĝaj kasteloj ili sin defendis kontraŭ turkoj kaj tataroj kaj savis siajn proprajn vivojn kaj tiujn de la bestoj.

Kun profunda danko al la rumanaj kolegoj, kiuj zorgis pro mia bonfarto en plej afabla maniero, mi ligas la deziron por progresonta prospero de tiu juna IFEF-asocio kaj esperas, ke ili sukcesos akiri venontjare la permeson, multnombre povi restadi en la kolegara rondo internacia de la 22-a IFEF-kongreso.

Prezidanto.

*

Hugo Steiner mortis



Estas neagrabla tasko, skribi adiaŭajn vortojn por amiko, kiu por ĉiam forpasis. Sed ĉar sorto kaj morto ne konsideras la volon de la homoj, neniu kapablas forŝovi la lastan momenton, kiam ĝi fine venas. Mortis Hugo Steiner, fondinto de la Internacia Esperanto-Muzeo en Wien, la unuan de aŭgusto 1969 en sia 92a vivjaro. IFEF telegrame kondolencis.

Ne ofte homoj havas la bonŝancon, plenumi tian sukcesplenan vivon kiel Hugo Steiner, kiun la aŭstra ŝtato nomigis «Kortega Konsilisto» (Hofrat). Ne povas esti tasko de ĉi tiuj vortoj, detale priskribi vivon kaj meritojn de Hofrat Steiner, restu tio al pli kompetentaj personoj. Tamen mi jen deziras konstati, ke li estis eksterordinara homo, kiun oni povas ekkoni jam el tio, ke li libervole forlasis la fervojan servon kaj emeritiĝis kiel ankoraŭ juna fervojisto kun ne tre alta pensio, por povi komplete dediĉi sin al Esperanto.

Lia preferita vivotasko fariĝis la unika muzeo en Wien, kiun li fondis en 1927. Li gvidis ĝin spite al milito, spite al minacado de la hitlera polico, kiu provizore enkarcerigis lin kaj spite al ĉiuspecaj obstinaĵoj, kiuj neniam mankis. Li evoluis, kolektis, aktive laboris kaj gvidis tiom longe, kiom liaj fortoj permesis. Kaj fakte nur antaŭ malmultaj monatoj nin atingis la neĝoja komuniko, ke pro severa malsano li devis ĉesi sian amatan okupon por sia lingvo. Tio tutcerte estis unu el la plej teruraj momentoj en lia vivo. Li, kiu antaŭ kelkaj jaroj post grava akcidento iom ridetante diris, ke la morto ne jam deziris preni lin, li nun devis sekvi la nerezisteblan vokanton.

Hugo Steiner ankaŭ estis membro de IFEF. Kelkfoje li estis bonvena gasto en niaj kongresoj, kaj en bona memoro estas la postkongreso en Wien en 1959, kiun li organizis, jam 81jara. Ĉiuj esperantistoj nur povas esti dankaj al homo, kiu tiom sindone, tiom senkompromise iris sian vojon, por progresigi la lingvon, kiun granda homo kreis antaŭ pli ol 80 jaroj, homo, kun kiu Steiner persone konatiĝis en 1911 kaj kies heredaĵon li decidis administri. Ne mankis al li seniluziigoj — kie ili ne mankas? Sed li ankaŭ povis konstati dum sia tuta vivo, ke li iris bonan kaj ĝustan vojon. Sennombrajn honorojn kaj distingojn li ricevis, kaj jam el tio li kaj la esperantistaro povis ekkoni, ke la vojo estis ĝusta.

Al mi, kiu dum longaj jaroj alte estimis la mortinton, restas nur diri: Adiaŭ, kara amiko! Neniam ni forgesos vin. Kaj ni promesas al vi, daŭrigi vian amatan aferon en via senco.

J. Giessner - Prezidanto.

Daŭrigo de n.ro 4:

La francaj fervojoj kaj la grandaj rapidoj

TEKNIKA PRELEGO
DUM LA 21a KONGRESO DE IFEF

5.2. *La linia elektromotoro.*

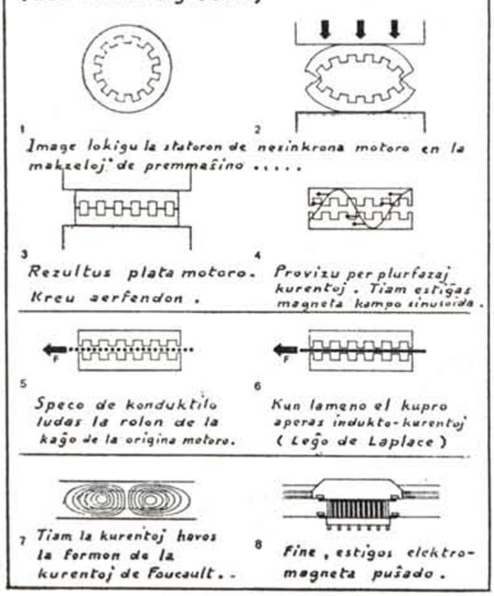
Kiel vi scias, la t.n. «brulaĵ-pilbaterio» tiom promes-riĉa, estas objekto de esploroj zorge ellaboritaj en multaj landoj; sed ŝajnas, ke oni devos atendi ankoraŭ longa-tempe antaŭ ol povi vidi ĝian industrian aplikadon.

Kontraŭe, la elektromotoroj liniaj, nun provataj ĉefe en Usono, Britujo kaj Francio, *ŝajne rapide eliros el la eksperimenta stadio*. La utiligo de tia motoro estas, kiel ni vidis, jam projektita por la antaŭen-puŝado de la aerglita motorvagono, kaj de urbaj veturiloj.

Sed el kio konsistas tiu fama linia elektromotoro? S-ro Louis Armand, ĝenerala sekretario de U.I.C., antaŭ nelonge ĝin difinis tiel: «En klasika elektromotoro, oni trovas kaĝon aŭ statoron, kiu ĉirkaŭas rotoron lokitan sur la motor-akso. La sendado de kurento estigas fortojn, kiuj rezultigas delokigon de la rotor-pecoj, kaj la motoro turniĝas. Se la statoro ne plu

estas cirkloforme aranĝita, sed laŭlonge disvolvita sur la trako, la efiko de la kurento sur la volvaĵo lokita sub la motorvagono estos rezultiĝi la delokigon de la veturilo. La linia elektromotoro ne funkcias same kiel dentita relo, kies dentoj estas la kurent-variadoj. La akcelado kaj la bremsado profitas la saman povumon, kiu ne estas aplikata al la radoj, kio forigas la radglitadon» (vd bildon no 13).

13 Nova sistemo por elektra movigo: la linia elektromotoro (Laŭ "Merlin kaj Gérin")



SNCF ege interesiĝas pri la franca *elektromotoro linia «MFR»* (motoro kaj bremso sur relo) ĉar ĝi utiligas la rulad-relojn mem kiel liniajn induktatojn, anstataŭ specialaj platoj aŭ traboj konsistigantaj la statoron en la aliaj sistemoj.

(1) en januaro 1969, ĉi tiu veturilo momente atingis la rapidon de 422 km/h, kaj, sur unukilometra distanco, tiun de 411 km/h.

Se la dumveturaj provoj intencataj de SNCF sur ekzistantaj boĝioj, konfirmos la esperojn, kiujn estigas la vetur-rezultoj akiritaj helpe de prototipoj, tiu revolucia motoro povos prezenti sin kiel kroma atuto grava por la fervojo de la estonteco.

Oni povus pensi, ke ni estas tro optimistaj, ĉar laŭ la provoj efektivigitaj en Britio, la britaj inĝenieroj opinias, ke ilia linia elektromotoro ne estas konkuriva kun la elektrizado por rapidoj malsuperaj al 160 km/h: ĝi tro konsumas kurenton kaj la trakforkoj tro multekostas, kio, apriore, ŝajnus limigi la uzadon de la linia elektromotoro nur al la grandaj rapidoj.

Nu, ŝajne, tio ne estas la opinio de la francaj inĝenieroj; ĉar la provoj efektivigitaj, por la transportoj urbaj kaj apudurbaj, kun la prototipo «URBA» de veturilo pendigata per aerkuseno montras, ke male la motoro de franca elpenso (konstruisto: Merlin & Gerin), plene taŭgas por la antaŭenpuŝado kaj la bremsado de tia veturilo, cirkulanta ĝis 150 km/h.

Oni notu, aliparte, ke tiu veturilo «Urba», pendigata «sub aerkuseno» realigas aplikon de la principo «Dynavac».

6. KONKLUDOJ

Neniu el la SNCF-projektoj prezentitaj ĉisupre — ĉu temas pri trakciiloj je granda rapido ĉu pri nova fervoj-linio — estas revolucia, laŭ teknika vidpunkto. Maksimume, ili estas nur saĝa ekstrapelado el teknikaj solvoj aktualaj.

Fronte al siaj konkurencantoj, la Fervojo povas sin defendi, kondiĉe ke oni lasu al ĝi la rimedojn, ĉar sen-diskute ĝi estas konkuriva. Ĝiaj ĉefaj armiloj estas la sekvantaj: la sekureco, la rapido, la komforto, la akurateco (eĉ dum malbela vetero), la transport-kapacito, la oportunaĵoj en la trajnoj kaj en la stacioj, kaj, fine, la malalta kosto de la surrela trakciado, kaj la eblecoj de trafik-aŭtomatigo.

En la konkurenc-ludo, ni pensas ke la ĉefatutoj de la Fervojo estas la grandaj rapidoj kaj la trafik-aŭtomatigo. Tial, ni elektis la Grandajn Rapidojn, kiel temon de ĉi tiu fakprelego.

Koncerne la aŭtomatigon, ni nur povas konkludi, citante denove S-ron Lous Armand, ĝenerala sekretario de U.I.C.:

«La Fervojo estas konvena kampo por tiuj teknikoj, kiuj, de la cibernetiko ĝis la informatiko, nun transformas ĝisfunde ĉiujn aktivaĵojn, de la industria administrado de la stokoj ĝis la

juraj organizaĵoj. Tiu alvokiteco, speciala al la aplikado de la cibernetiko, konsistigas la esperon de la Fervojo por la estonteco. Tiu «aŭtomatigita» estonteco, cetere, devos esti almenaŭ eŭropa. La cibernetiko ja postulas tre vastajn agad-kampojn, kompareblajn — ekzemple — kun la centralizado en unu nura oficejo de ĉiuj rezervadoj de sidlokoj por la komerca aertrafiko de Usono. Same, la aŭtomata kuplilo postulas stud-rimedojn, kiuj povas esti efikaj sole, kiam ili troviĝas ekster la kadro de nur unu fervoja reto. Estas de sur tut-eŭropa nivelo, ke la Fervojoj devas pripensi sian estontecon».

La 54 a Universala Kongreso de Esperanto

okazis en Helsinki de la 26an de julio ĝis la 2an de aŭgusto ĉijare. Ĉeestis 1900 gesamideanoj el 38 landoj, diskutinte la mondan lingvan situacion en ĉiuj siaj aspektoj.

Dum ĉiu Universala Kongreso kutimas okazi aro da fakaj kunvenoj, kompreneble ankaŭ fervojista, ĉar IFEF kun sia granda membraro kaj sia ligo al UEA, estas unu el la gravaj sojloj en la mondorganizo.

Tiel ankaŭ en Helsinki, ĉisube referato de fervojistaj aranĝoj, kaj resumo de la fakprelego.

FERVOJISTA KUNVENO KAJ EKSKURSO DUM LA UNIVERSALA KONGRESO EN HELSINKI

50 gekolegoj el 14 landoj vizitis la fervojistan fakkunvenon, kiu okazis merkredon la 30an de julio. D-ro Bacskai prezidis kaj raportis pri la evoluo de IFEF kaj pri la ĝisnuna laboro. Li ankaŭ menciis la disvastiĝon de la faka Esperantogazetaro en la diversaj landoj.

S-ro Walder salutis nome de IFEF-estraro kaj dankis al la finnlandaj kolegoj pro la kongresaj aranĝoj.

LKK-prezidanto s-ro Narvala aŭdigis interesan fakprelegon pri la internacia person- kaj var-trafiko en Finnlando.

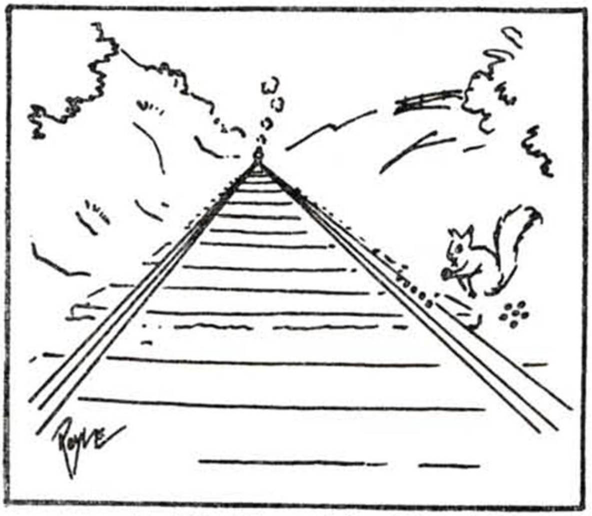
Fine la finnlanda ligo de abstinaj fervojistoj invitis nin al tuttaga senpaga aŭtobusekskurso.

Ĵaŭdon, la 31an de julio, matene ni ekveturis antaŭ la stacidomo en la sudfinnlandan regionon inter Helsinki kaj Turku. La unua celo estis gastejo, kie ni matenmanĝis. Poste ni veturis al la vilaĝo Sammatti. Tie ni vizitis la naskiĝdomon de profesoro Elias Lønnroth, kiu verkis la konatan historian poemkolekton «Kalevala». Cetere, Kalevala ankaŭ aperis en Esperanto kaj dum la Finnlanda Vespero ni vidis kaj aŭdis scenojn el tiu verko.

Ni pluveturis tra la tipa finnlanda pejzaĝo, tra arbaroj kaj preter lagoj, ĝis gastejo, kie ni ricevis abundan bonan tagmanĝon. Tie ni ankaŭ havis tempon por naĝi en proksima lago. Spite tre varma vetero la aŭtobusveturado estis agrabla, ĉar neniu fumis, krome ni ofte havis la plezuron aŭdi svisajn kaj germanajn popolkantojn, vere bele kantitaj de la ĉarmaj filinoj de nia kolego Walder.

Vespere ni atingis la ŝparkasinstituton proksime de Helsinki. Post la vespermanĝo oni montris al ni la modernajn instlaĵojn de tiu nova konstruaĵo.

Kun bonaj impresoj ni revenis de tiu interesa tagekskurso. En la nomo de la partoprenintoj mi ankoraŭfoje dankas al niaj finnlandaj kolegoj, al la ligo de abstinaj fervojistoj kaj al la ŝparkasinstituto, kiuj ebligis al ni ĉi tiun belan ekskurson. *Heinz Schindler.*



Fotokliŝo: Norvegaj Ŝtataj Fervojoj. Ni esperu forte ke ĉiuj transportbezonantoj sekvu la ekzemplon de la sciuro, ke ili lasu al la fervojo la solvon de siaj problemoj!

Resumo de prelego farita dum fervojista fakkunveno en 54-a UK, Helsinki, de N. G. Narvala, sekciestro en Tarifa Oficejo de Finnaj Ŝtatfervojoj.

Fotokliŝoj: Finnaj Ŝtatfervojoj.

Evoluo kaj nuna stato de internacia persontrafiko ĉe Finnaj Ŝtatfervojoj

La komenco de internacia persontrafiko per fervojo en Finnlando datiĝas de la jaro 1870, kiam la linio kuniganta la finnlandan ĉefurbon Helsinki kun la metropolo de cara Ruslando, St. Peterburgo, estis finkonstruita. Tiu-ĉi kuniga linio inter Helsinki kaj St. Peterburgo apartenis al Finnlandaj Ŝtatfervojoj, ĝis la terminalo en St. Peterburgo proksime al la rivero Neva. La trafiko sur tiu linio estis tre vigla por tiamaj kondiĉoj. La interligo de la finnlanda fervojreto kun la ruslanda efektiviĝis en jaro 1913, kiam pretiĝis la rondira kuniga linio trans la riveron Neva al la tiama Nikolai-Stacio (nuna Leningrad-Pass.-Moskovskij).

Tamen la kuniga linio estis preskaŭ ekskluzive utiligata por vartrafiko. Nur post la dua mondmilito rektaj litvagonoj trafikas inter Helsinki kaj Moskvo tra tiu linio.

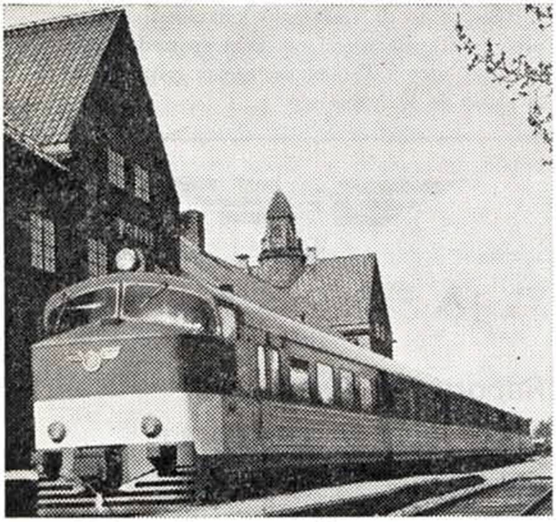
Nuntempe cirkulas ĉiutage du litvagonoj kaj unu pakaĵ- kaj poŝtvagono inter la nomitaj urboj. Laŭbezone oni enmetas kromajn vagonojn, kaj tio okazas sufiĉe ofte. En someraj monatoj cirkulas ankaŭ sidvagono inter Leningrad kaj Helsinki. Kaj aktuale oni eksperimente havas en trafiko kroman litvagonon inter Leningrad kaj Helsinki, ofertanta noktan komunikiĝon inter la nomitaj urboj, ĉar la ordinaraj litvagonoj veturas sur jena sekcio dum tagaj kaj vesperaj horoj.

— — —

En la okcidenta direkto la Ĝeneraldirekcio de Finnlandaj Ŝtatfervojoj jam en la jaro 1896 komencis evoluigi la kunligan trafikon. La Ŝtatfervojoj aliĝis al pluraj tarifunuiĝoj kune kun la plej gravaj ŝipkompanioj de Finnlando. Post eksplodo de la unua

La finnlanda fervojceto.





Moderna finna motortrajno.

mondmilito la ŝiptrafiko tamen fariĝis nesekura kaj preskaŭ ĉesis. La trafiko nun serĉis novan vojon ĉirkaŭ la golfo de Botnio. Ĉar nenia ponto ankoraŭ ekzistis trans la limriveron Tornio, oni unue devis uzi pramŝipon por transigi la varojn kaj pasaĝerojn de unu bordo al alia. La fervoja ponto pretiĝis nur post la milito, en la jaro 1919. Pro malsameco de ŝpuro, oni konstruis la kunligan linion inter Tornio kaj Haparanda kvarrela, kun finnlanda larĝa ŝpuro (1524 mm) kaj kun sveda normala ŝpuro (1435 mm). La finnaj trajnoj tiel povas veturi ĝis sveda limstacio Haparanda kaj la svedaj trajnoj responde ĝis finna finstacio Tornio.

— — —

Ĉefparto de nia internacia persontrafiko ĉiam okazis marvoje al Svedio kaj al aliaj landoj. Por fervoja ligtrafiko la plej grava ŝiplinio ĉiam okazis dumnokte, kaj kabinlokoj estis nepre necesaj. Ankaŭ nuntempe la plej komforta vojaĝalternativo estas tiu per nokta ŝipo. Ekde kelkaj jaroj oni tamen povas elekti inter taga kaj nokta vojaĝoj. La longo de la linio estas 296 km kaj la vojaĝo daŭras 12—14 horojn, depende de la ŝipo kaj se la ŝipo alveturas Mariehamn. Kun fervoja bileto por itinero tra Turku oni povas alternative vojaĝi per rekta ŝipo Helsinki-Stockholmo aŭ inverse. La longo de lastnomita linio estas 496 km, kaj la vojaĝo daŭras 18—20 horojn. Dum la vintraj monatoj januaro-aprilo la navigacio sur tiu-ĉi linio estas ĉesigita, ĉar la glaciaj baraĵoj malhelpus laŭhoraran ŝipveturon aŭ tute malebligus ĝin. La ŝipoj veturantaj sur la menciitaj linioj apartenas al tri kuntrafikantaj ŝipkompanioj: Finnlanda Vaporŝip-Kompanio, Vaporŝipkompanio Bore kaj Ŝipekipista Kompanio Svea de Stokholmo. Jenaj tri kompanioj kunlaboris kun la fervojo ekde jardekoj, kaj iliaj ŝipoj ĉiam estis ŝatataj de la vojaĝanta publiko, ne malpleje pro la abunda kaj bongusta manĝaĵo kaj trinkaĵo. Por kontentigi la bezonojn de la ĉiam kreskanta atoturismo kaj ŝarĝaŭtotrafiko tiuj tri kompanioj fondis novan komunan ŝipekipistan entreprenon «Silja», kiu ektrafikis sur nova linio Turku-Norrtälje per grandaj aŭtopramŝipoj.

En somera periodo okazas nun 5 ekveturoj de Turku al Svedujo po tagnokto: trifoje al Stokholmo kaj dufoje al Norrtälje. La adiciita kapacito de la kuntrafikantaj ŝipoj estas ĉirkaŭ 6400 pasaĝeroj kaj 700 personaŭtomobiloj. La plej granda kaj moderna el tiuj ŝipoj estas m/s Fennia, kies ĉefaj karakterizaĵoj estas: volumeno 6179 BRT, longo 128,4 metroj, transportkapacito 1200 pasaĝeroj kaj 225 personaŭtomobiloj. La ŝipo ampleksas ĉiujn modernajn komfortaĵojn, kiel kinejon, frizejon, saŭnon kaj naĝejon.

— — —

La nuna nombro de forvojaĝantoj el Finnlando estas ĉirkaŭ 2.500.000, kies triono estas eksterlandanoj. Laŭ statistiko de lastaj jaroj la transpaŝo de landlimo dividiĝas en sekvanta maniero inter la diversaj trafikformoj: tervoje ĉ. 48 %, perŝipe ĉ. 40 % kaj peraviadile ĉ. 12 %. La granda kvoto de landvoja trafiko klariĝas per la vigla aŭtoturismo en norda Skandinavio kaj Laplando dum someraj monatoj.

Se ni nur konsideras la trafikon okazanta tra la fervojaj limstacioj Tornio kaj Vainikkala, la nombro de trajnvojaĝantoj nuntempe formas nur 3 % de la tervoja trafiko, laŭnombre ĉirkaŭ 25.000 en unu direkto. Sed el trafikteknika vidpunkto ankaŭ la ŝiplinioj Helsinki/Turku-Stokholmo/Norrtälje formas parton de internacia trafikreto de fervojoj. Tra nomitaj ŝiplinioj vojaĝas multe pli da vojaĝantoj *kun fervoja bileto*

ol tra la limstacioj Tornio kaj Vainikkala. Certajn ciferojn oni ne konas, sed la nombro certe superas 100 000 en unu direkto, reprezentante ĉ. 5 % el la tuta forira trafiko.

— — —

Kvankam la financa signifo de internacia persontrafiko por la Finnaj Ŝtatfervojoj estas relative malgranda, oni tamen klopodis evoluigi kaj pligrandigi tiun-ĉi trafik-kategorion. Tion pruvas la starigo de fervojaj vojaĝoficejoj komence de 1950-aj jaroj. Dum dekkvin jaroj ĝis fino de 1967 tiuj oficejoj en kvin plej grandaj urboj de Finnlando ofertis siajn servojn al vojaĝanta publiko. Sed pro nesufiĉa profitdono la Ĝeneraldirekcio decidis ĉesigi tiaspecan agadon. En la ĉefurbo oni decidis lui la koncernan spacon en la stacidomo al la privata entrepreno «Finnlanda Vojaĝoficejo» por ke la publiko daŭre povu ricevi kompletan vojaĝservon en la stacidomo. En aliaj urboj oni simple degradis la koncernajn oficejojn en ordinarajn biletvendejojn, kiuj ne plu ofertas specialajn turismajn servojn.



La interno de finna trajno.

Nia fervoja direkcio nature plenumas siajn ne-eviteblajn devojn por internacia persontrafiko: provizas la plej gravajn staciojn kaj enlandajn vojaĝoficejojn kun internaciaj tarifoj, kun necesaj biletoj kaj formularoj, peras la kontadon kaj pag-operaciojn por venditaj biletoj. En tiu kampo oni klopodas atingi novajn raciigojn en kunlaboro kun aliaj nordlandaj fervojoj. Oni aktuale planas produktadon de tarifoj per helpo de elektronaj kalkulmaŝinoj, kaj plie prezkontroladon kaj kontraportadon por venditaj biletoj. Tiuj planoj tamen restas ekster la kadro de ĉi-tiu prelego.

EL LA FERVOJISTA MONDO

Raporto pri Esperanto-renkontiĝo en Leningrad



Grupo da fervojistoj dum unu el la ekskursoj en la 54a UK.

Laŭ la oficiala programo de la Universala Kongreso la sovetaj esperantistoj aranĝis amikan renkontiĝon de la 3a ĝis la 5a de aŭgusto en Leningrad.

El pli ol 20 sovetaj urboj alvenis samideanoj bone parolantaj la Internacian Lingvon, por renkonti la proksimume 250 eksterlandajn esperantistojn, venintajn el Francio, Italio, Svedio ktp.

Dum la interkonatiĝa vespero interamikiĝis la kongresanoj venintaj el Moskvo, Kiev, Novisibirsk, Vilnius, London, Parizo, Torino, Stockholm, Budapest, Berlin, Beograd, Sofio, eĉ el Usono.

La oficiala parto de la tritaga aranĝaĵo finiĝis la 5-an per riĉprograma packunveno, kion sekvis la bone sukcesinta balo. La amika akcepto, la bone organizita laboro de la Lenin-

gradaj samideanoj, krome la belega vetero faris neforgesebla la postkongresajn tagojn.

Por la fervojistoj estis aparte instrua la moderna instalaĵo resp. la specifa konstruo de la plej novaj relvojoj de la Metro. Krome estis ankoraŭ interese studi la ekspluat-kondiĉaron de la larĝŝpuraj sovetaj fervojoj.

Hejmvenininte mi havis eblecon doni klarigon pri la 54-a al la Radio Varsovio. Samtempe mi konigis la fruktodonan laboron de IFEF, plue la proksiman kaj nepreproksiman planon de la Federacio.

D-ro István Bácskai.

*

La 11-a Eŭropa Ferio-Semajno 1969



Feriohejmo Gwatt.

La 11-a Eŭropa Feriosemajno 1969 ree okazis en la lastaj tagoj de Aŭgusto en Svislando rekte ĉe la rava bordo de la Lago de Thun, ferio-hejmo de eklezia organizacio estis agrabla restadejo. Partoprenis pli ol 80 personoj el 9 landoj. Ili venis, por ĝui la naturon en la bela Alpoj-regiono kaj por interkonatiĝi per Esperanto. Diversa ekskurs-programo, ekzemple al la Blua Lago en Kander-valo, sur la Bovomonton en la Simmen-valo, veturoj per ŝipo, telveturoj al Beatenberg/Niederhorn kaj Ŝildhorn, vesperaj lumbildprelegoj, eĉ Esperanto-kurso por komencantoj kaj iom progresintoj, bonaj loĝado kaj manĝaĵoj ĝojigis tiom, ke unu el la gepartoprenintoj rime esprimis jam pasintjare gajnitajn impresojn. Jen la rezultaĵo, kiun li ilustrante deklamis kune kun lumbildoj pri iu ajn Alpoj-lago:

Jen smeraldeg' — dum pra-estiĝ, kreita,
situas ĝi — kelkfoje sen movec'
Sed ĉiutage estas ĝi naskita
denove per potenca pra-fortec'.
Arbaroj, montoj, kampoj ĝin limadas;
ĝi estas kvazaŭ glas' da klara vin'.
Impulsaj fortoj pele elfluadas
el tia lago ĝis al tera fin'.
La horizont' en lago reflektiĝas,
silente banas sin la sun' en ĝi —
kaj simfoni' belege perfektiĝas,
se lumoj nokte brilas ek en ĝi.
Sed ve, se ventoj furioze blovas,
kaj ondoj brue ŝaŭmas pro petol',
eksonas mortkantado, kiu provas
timigi nin per potencega vol'.
Restadu iom sur ĉirkaŭaj montoj,
rigardu la miraklon de l' natur'!
Aspekto ĝia estas kvazaŭ ondoj
de la anim'. — Do — ĝuu kun plezur'!

Kulmino je la fino de l' aranĝo estis vizito de la plej moderna planedarejo de Eŭropo en la Trafik-Domo de Luzern. Eble venontjare la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj ree organizos la tre rekomendindan kaj ne tro multekostan aranĝon ĉe la Lago de Thun.

Arthur Benders.

*

NACILINGVA HUNGARA REVUO POR FERVOJKURACISTOJ KUN RESUMO EN ESPERANTO

Dum la lastaj 2 jaroj *Vasutegeszsegügy*, la fakrevuo por hungaraj fervojkuracistoj resumas la hungare aperintajn artikolojn ankaŭ en Esperanto.

En n.ro 1/1969 oni trovas tre interesajn fakajn artikolojn. Precipe menciinde estas la artikolo de D.ro Jeno Somfai pri la rolo de balneoterapio en la prevento de movorganaj difektoj.

Eksterlandaj medicinistoj, ĉefe fervojkuracistoj, skribu al la redakcio kaj petu ekzempleron.

Nia hungara samideano instigas al tiuj kiuj sekvis la konsilon kaj havigis al si la medicinan revuon: Post la legado, skribu vian opinion pri la esperantlingva teksto kaj pri la enhavo al la redakcio, — daŭre vi instigu al ili ankaŭ estonte aperigi resumojn en Esperanto. Adreso de la redakcio: Vasutegeszsegügy, Budapest VI, Nepköztarsasag u. 73-75 Hungario.

*

EMINENTAJ EKSTERLANDAJ GASTOJ ĈE LA FERVOJISTA ESPERANTO-GRUPO EN GYŐR, HUNGARIO

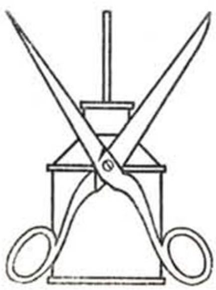
Ĉijare somere, la 16an de julio, la antaŭa IFEF-prezidanto de Jong kun edzino vizitis la grupanojn en Györ.

Kune kun D.ro Imre Ferenczy, kaj kolego Ludoviko Der ili vizitis la ekskurslokon Pannonhalma, kie estas mondfama biblioteko kaj Benediktinermonaĥejo.

Post partoprenado dum la 54a UK en Helsinki, la japana profesoro Fusacugu Kido haltis en Györ dum la vojaĝo hejmen.

La grupestraro gastigis lin kaj montris al li belajn konstruaĵojn de la baroka urbo Györ.

*



APEROS KOMERCA VORTARO

Jam kvin jarojn laboris Instituto por Esperanto en Komerco kaj Industrio (EKI) super la deklingva komerca kaj industria terminaro, kiun ĝi rigardas kiel la unuan kondiĉon por serioza laboro sur tiu kampo. Nun la ampleksa terminaro estas preskaŭ prespreta, kaj konata nederlanda eldonejo Kluwer akceptis eldoni la verkon je sia kosto. Pro la metodo de kompilo la vortaro estos vaste uzebla, ankaŭ sen scio de Esperanto. Tial ĝia publikigo ne dependas nur de la Esperanto merkato.

EKI laboras sub aŭspicio de UEA, kaj du el ĝiaj tri estraranoj estas samtempe estraranoj de UEA. Tuj kiam ĝia fundamenta terminologia laboro estos finita, ĝi povos turni sin al la konkretaj taskoj, kiujn enhavas ĝia laborplano: i.a., eldono de luksa revuo por komerco kaj industrio, eldono de lernolibroj pri komersa korespondado, sistema kontaktado kun gravaj komercaj firmoj ktp.

*

POŜATLASO DE LA MONDO

La kartografia Eldonejo en Praha preparas por 1970 eldonon de poŝatlaso de la mondo, en Esperanto.

Ĝi enhavos 41 kolorajn mapojn, 10000 nomojn de urboj, plurajn aliajn geografiajn detalojn.

La antaŭvidita prezo estas 2,50 U.S. dolaroj.

Pli detale informos Kartograficke Nakladatelstvi, Kostelni 42, Praha 7.

(De Heroldo de Esperanto N.ro 12—13/69.)

*

LA ABONO DE «HEROLDO» EN 1970 SENŜANĜA

La abon-tarifo de «Heroldo» ne estos plialtigita en 1970. La nombro da sendevizaj abonoj je dispono de la landoj kun devizaj malfacilaĵoj ne estos malaltigita.

La abonantoj, kiuj jam nun abonas por 1970 ricevos senpage ĉiujn numerojn de la gazeto ek de la momento de la abono ĝis la fino de la kuranta jaro.

«Heroldo» aperas 18 foje jare (pli ofte ol kiu ajn alia Esperanto-gazeto) kaj laŭ ĉies opinio ĝi estas la plej bone informata kaj la plej rapide informanta organo aperanta en la internacia lingvo. «Heroldo» aperadas de 1920.

Heroldo de Esperanto
Leĝe registrita Societo sen profita celo.



FERVOJNOVAĴOJ

Aŭstralio. 10 000 t. pezas unu sola erctrajno, kiuj ek de marto ĉijare transportadas ferminaĵojn de Mount Newman en okcidenta Aŭstralio sur 500 km. longa relvojo al marborda haveno por enŝipiĝo. 5 lokomotivoj trakcias unu trajnon kiu mezuras 1,7 km. longa.

El GEFA-Bulteno.

Belgio. En la stacidoma halo de Schaerbek oni instalas luksan akceptejon por klientoj de la aŭto-pasaĝer-trajnoj.

Schaerbek situas proksime de Bruselo, kaj ĝi estas la plej grava stacio de SNCB koncerne ĉi tiu moderna kaj konstante kreskanta servo por aŭtomobilistoj.

En 1968 oni en Schaerbek nombris 9249 aŭtomobilojn kun 25 960 pasaĝeroj.

El GEFA-Bulteno.

Germanio. Kiel kuriozaĵo sub fervojnovaĵoj, ni citas el letero al la redakcio de pensiumigita supera lokomotivestro Anton Weber, Wasserburg a. Inn.

Laŭ siaj notaĵoj, kalendaroj kaj deĵorantplanoj por la jaroj 1936—1964, li elkalkulis ke li veturis 528.171 km. = 13 foje de la teramplekso. 1468 noktojn li deĵoris, kaj li pro deĵoro tranoktis ekster la hejmo 1322 noktojn.

La tutan deĵorvivon li pasigis en vaporlokomotivoj, kaj laŭ liaj notaĵoj, li foruzis 5280.00 t. karboj.

ANONCOJ



SKIFERIOJ DUM LA VINTRO 1969–70

Esperantista Skiferio, Adelboden, Svisio, en la semajno 26.12.1969—4.1.1970. Adelboden estas skiparadizo en la Bernaj Alpoj en alteco de 1400 m. Por pliaj detaloj kaj aliĝilo, vi turnu vin al: Kultura Centro Esperantista Mieville 133, CH-2314 La Sagne, Svisio.

*

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-SKISEMAJNO 1970

La 11a IFES okazos en la unua semajno de februaro 1970 en la montara regiono de Malgranda aŭ Granda Tatra en Slovakio.

2—4 litaj ĉambroj estas je dispono. La pluajn necesajn informojn vi ricevos per la analoga maniero. Se vi interesiĝas je partopreno, sendu vian provizoran aliĝilon jam nun al

s.ro Ladislav *Kovár*

U. Kostelička č. 519 Ceska Trebova/CSSR.

De la Junulara Sekcio de IFEF, ni informiĝis ke en la tempo 27.12.69—31.1.70 okazos Internacia Seminario de la Germana Esperanto-Junularo en Marburg/Lahn. Pluraj detaloj oni ricevas ĉe: Uwe Joachim Moritz Andreasstr. 57. D-5161 Merken, Germanio.

*

Dum la pasko 1970, de 27.—31.3. okazos en Aachen, Germanio Trilanda Esperanto-Kongreso por gesamideanoj de Germanio, Belgio kaj Nederlando. Samtempe okazos en la junulgastejo de Aachen Internacia Junulara Renkontiĝo, dum la tagoj 27.3.—4.4.

Esperantistoj el ĉiuj landoj kaj el ĉiuj unuiĝoj estos tre bonvenaj.

Por detaloj, turnu vin al: Trilanda Esperanto-Kongreso, Karl-Marx-Allee 172, D-51 Aachen.

*

Jam nun ni informas ke la Esperantista klubo de Podebrady en CSSR invitas al granda aranĝo kun tre interesa programo en la semajno 4.—12.7.1970.

Por detaloj oni skribu al: Esperantista klubo, Podebrady, CSSR.

ZAMENHOF-MONUMENTO EN ZWOLLE (NEDERLANDO)

Kun helpo de la urba registaro rajtas la zwollaj geesperantistoj lokigi monumenton. Por efektivigi tiun deziron bezonas la grupo monon. La komitato «Zamenhof Monument Zwolle» havas konton: 806 331 ĉe la «Gemeente Stortingdienst te Zwolle».

*

De ĉio bona estu tri . . . . .

En germana, hungara kaj norvega lingvoj jam aperis

FERVOJA TERMINARO
kun proks. 2000 terminoj.

Tiuj libroj apartenu al la biblioteko de ĉiu celkonscia IFEF-ano. Eĉ se vi ne konas la 3 lingvojn, ili utilas al vi por komparoj kaj kiel *unika varbilo* en fervojistaj rondoj. Favora Oferto por la tri eldonaĵoj, Sv.fr. 17.— (34 internaciaj respondkuponoj).

*

Unika donaco al vi aŭ viaj amikoj

LA INTERNACIA FERVOJISTO

1965—1968/2, tolbindita kun ora surpreso. Prezo, Svfr. 9.50 (19 internaciaj respondkuponoj).

*

Mendu se eble antaŭpagante al la IFEF-kasisto: S.ro Otto Walder, Esperantoweg, CH-8590 Romanshorn, Svisio, poŝta ĉekkonto 80 — 12 139.

*

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar, Norvegio

La revuo HUNGARA VIVO nun aperas en renovigita formo kun tre interesa kaj multflanka enhavo. Oni povas mendi ĝin ĉe: Hungara Vivo, Budapest VIII Kenyermezo u. 6. Hungario.

*

TURISTA MONDO estas tute nova kaj tre interesa revuo en Esperanto. Speciale ĝi devas trafi la guston de ĉiu vojaĝema fervojisto. La ĉefredaktoro estas D.ro Hj. Unger en Zürich, li planas elsendi la revuon kvarfoje po jare, kaj la abonprezo estas 10 Sv.fr. Por mendado oni turnu sin al: Turista Mondo, Zürich 22, Svisio.

*

NORDA PRISMO estas la ideala revuo por amantoj de altnivela literaturo en poezio kaj proso, kaj por tiuj kiuj ŝatas legi kronikojn pri literaturo kaj arto. Abonprezo: 23 D.kr. aŭ 43 steloj, aŭ 25 internaciaj respondkuponoj. La revuon oni povas mendi ĉe: S.ro Eiler Frost, Ved Fortunen 16. DK 2800 Lyngby, Danlando.



Fotokliŝo: Norvegaj Ŝtataj Fervojoj.

Pasintjare la ŝtona banstrando estis malhelpo al bonsukcesa ferio, tial ni ĉisomere kunportas kelkajn sakojn da sablo.